

## Consultation Arafer sur le projet d'actualisation de la méthode d'évaluation du risque d'atteinte à l'équilibre économique d'un service de transport public conventionné par un service librement organisé (liaison de moins de 100 km)

Début : 7 avril 2017 Fin : 28 avril 2017

---

### Question 1 :

L'Arafer indique qu'elle souhaite transposer aux lignes de moins de 100 km, les résultats obtenus pour les lignes de 100 à 150 km lors de l'enquête réalisée sur les pratiques de mobilité.

En l'absence d'autre données, la FNTV n'a pas d'observation.

### Question 2 : Méthodologie de l'analyse

S'agissant de la méthodologie appliquée par l'Arafer et validée par le Conseil d'Etat la FNTV n'a pas d'observation à formuler.

Remarques s'agissant de l'étape 5 relative à l'appréciation du caractère substantiel du risque d'atteinte au contrat de service public :

#### **La FNTV souligne l'importance de l'élément introduit au point 100 du projet de lignes directrices.**

En effet l'Article L3111-18 du Code des transports précise qu'une ligne peut faire l'objet d'une limitation ou d'une interdiction dès lors qu'elle porte « *une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné.* »

L'équilibre économique d'un contrat de service public ne peut être mesuré en fonction du seul ratio recettes commerciales/subventions publiques.

Le propre d'une délégation de service public est de mettre l'aléa économique à la charge de l'opérateur, dès lors, une perte de recette commerciale qui pourrait sembler minime au regard du montant de subventionnement de la collectivité locale serait de nature à bouleverser l'équilibre financier du contrat du point de vue de l'opérateur et de nature à remettre en cause l'équilibre économique du contrat de service public au sens du code des transports.

### Question 3 : Nouvelles hypothèses

S'agissant des hypothèses retenues, il semble cohérent de les adapter en fonction des résultats de l'enquête mobilité menée par l'Arafer.

En ce qui concerne la formulation retenue, la FNTV note que dans les lignes directrices actuellement en vigueur précisait au point 88 : « *dans la limite d'un report qui ne peut en tout état de cause et sauf exception dépasser 60 à 90 % de la capacité offerte par cet autocar* ».

La nouvelle formulation est la suivante : « *d'un report qui ne peut en tout état de cause dépasser 37,5% de la capacité offerte par cet autocar dans le cas d'une concurrence intermodale et la totalité de celle-ci dans le cas d'une concurrence intramodale* ».

**Afin de prendre en compte les spécificités d'une ligne ou d'un service projeté, il serait souhaitable de maintenir de maintenir la possibilité d'exception à la valeur plafond.**

#### **Question 4 : Taux de remplissage**

La FNTV partage le point de vue de l'Arafer et estime qu'il est prudent de maintenir l'hypothèse d'un taux de remplissage inchangé.

#### **Question 5 : Concurrence intramodale**

La FNTV souligne l'importance de ne retenir a priori aucun plafond de report s'agissant de concurrence intra modale, les données recueillies à l'échelle nationale sur une concurrence essentiellement intermodale ne pouvant servir de référence.